



Sei schlau Mann, fahr' Naumann!

Eine kurzgefasste Geschichte der Firma Seidel & Naumann

von Rainer Gilles, Dresden

Unser Autor Rainer Gilles beschäftigt sich seit fast 30 Jahren intensiv mit der bekannten Firma aus der Elbmétropole. Es fiel ihm nicht leicht, der Firmengeschichte oder gar ihrem Begründer Bruno Naumann auf knappem Raum gerecht zu werden. Aus einer unglaublichen Fülle von Abbildungen, Plakaten und Objekten stellte die Redaktion ein paar Bildseiten zusammen, um den Leserinnen und Lesern einen Überblick über das Wirken dieser renommierten Fahrrad- und Nähmaschinenfabrik zu geben. Nur die Aussicht auf eine spätere ausführliche Darstellung ließ Rainer den Versuch wagen, diesen kurzen Abriss zu schreiben.

Die Firma Seidel und Naumann war zweifellos der größte Fahrradproduzent in Dresden und warb einige Zeit (wie auch andere Fahrradhersteller) mit der Bezeichnung „Größte Fahrrad-Fabrik des Kontinents“. (Abb. S. 7) Gegründet wurde das Unternehmen 1868 vom 1844 geborenen Mechaniker Carl Robert Bruno Naumann. (siehe Portät) Dieser begann zunächst mit dem Bau von Nähmaschinen und erwarb dazu ein Patent zur Fertigung von Wheeler-Wilson-Nähmaschinen, die er immer weiter verbesserte. Die Sache lief so gut, dass Naumann seine Produktionsstätten mehrmals verlegen musste. Für seine großen Pläne benötigte er weiteres Kapital. 1870 gelang es Naumann, Emil Seidel als Teilhaber zu gewinnen. Dieser brachte 15 000 Taler in das Unternehmen ein, wodurch völlig neue Möglichkeiten der Produktion eröffnet wurden. Schon 1876 ließ sich der Kompagnon von Bruno Naumann auszahlen (250 000 Mark), um sich „anderen Aufgaben zu widmen“. Die Dankbarkeit

Naumanns gegenüber Seidel war so groß, dass das Unternehmen Zeit seines Bestehens den Namen Seidel & Naumann beibehielt.

Während andere frühe Fahrradhersteller oft selbst begeisterte Bicyclisten waren, ist von Bruno Naumann dergleichen nichts bekannt. Er war wohl eher der geniale Geschäftsmann und Industrielle, der den Trend der Zeit erkannte und in seiner Fabrik ideale Möglichkeiten für den Bau von Hochrädern und Dreirädern sah.

Nachdem Naumann im Jahre 1886 sein Unternehmen in eine Aktiengesellschaft mit 2,5 Millionen Mark Stammkapital umgewandelt hatte, war das Werk gut gerüstet für die Aufnahme der Fahrradproduktion im Jahre 1887. Angeboten wurde zu-





SEIDEL & NAUMANN DRESDEN

Grösste Fahrrad-Fabrik des Continents

Naumann's Fahrräder
sind die besten!

Naumann's Germania
Construction, Material and Finish sind erster Class!

Von Jahr zu Jahr hat sich der Ruf unserer Fabriken mehr heben. Die vorzügliche Arbeit, das reine, alte Eisen, das beste Material und die vorzüglichen, sauberen Strassenwagen sind wohl in unserm Hause das Beste, das unsere Fabriken des Ruf gewannen, der Weltbekanntheit und unsere geschätzten, aber unerschöpflichen, Fertigkeit zu sein.

Naumann's Fahrräder sind heute die besten und beliebtesten aller deutschen Fabriken im Markt!

Im Gebrauch
60000 Stück Fahrräder.

1894



Naumann's Fahrrad-Fabrik
des Continents
Seidel & Naumann Dresden.

Jahresproduction: 7500 Fahrräder.
1300 Arbeiter.
Leichtester Gang.
Solideste Arbeit. Bestes Material.
Schöne Form.

Goldene Medaillen
auf den Sports-Ausstellungen:
Cöln, Cassel, Stuttgart etc.

Unser Catalog steht gegen Einsendung von 10 Pf. in Briefmarken franco z. Diensten.

Auf einem von uns gekauften Rad wurden vom Meisterfahrer der Allgemeinen Radf.-Union, Herrn Ant. Edler von Gödrich, bis jetzt über 17000 Kilometer zurückgelegt und die 24 Stunden-Meisterschaft mit 507 Kilometer gewonnen.

Wir concurren nur in der Qualität — nicht im Preis!

1891

Auf einem massiven Sockel ist eine Büste der Germania platziert. Diese Figur galt als Personifizierung Deutschlands und damit als Mutter der Nation. Mit dieser Anzeige von 1904 sollte die Stärke der Germania mit der Stärke der Naumann-Produkte gleichgesetzt werden.



Eine mächtige Säule
deutscher
Feinmechanik
und Technik

bilden als
erstklassige
Fabrikate

Seidel & Naumann
Germania
Fahrräder
Schreibmaschinen
Nähmaschinen

1904

1906



NAPOLEON
wollte die Welt erobern.

GERMANIA. NAUMANN'S IDEAL.

Diese haben die Welt erobert!
Seidel & Naumann Dresden



Zwei Beispiele aus einer Serie von Postkarten, die vorführen sollten, dass Seidel & Naumann-Räder zu jeder Tageszeit ihre Bedeutung haben.

Plakat mit Händlerereindruck um 1898

Mit dieser Postkarte warb Seidel & Naumann zur Weltausstellung in Paris im Jahr 1900





nächst ein Hochrad – *Naumann's Special-club DRESDEN* (eine Lizenzproduktion des Special Club der Coventry Machinists' Co.) – und *Naumann's Dreirad SAXONIA* (ein Crippler). (siehe Abb. S. 6 unten) Die Firma setzte anfangs sehr auf den Radsport und rühmte sich mit den auf Naumann-Rädern erzielten Siegen.

Schon im Jahr 1889 war die Produktpalette enorm angewachsen. Neben dem Hochrad *DRESDEN* wurde auch ein Hochrad *LEIPZIG* und ein Rennhochrad angeboten. An Dreirädern gesellten sich zum *SAXONIA* nun auch das *BORUSSIA*, das *ALEMANIA* in einfacher, in Rennrad- und Halbbrenner-Ausführung, das doppelsitzige verwandelbare *VICTORIA*, das Jagddreirad *SAXONIA* und ein Gepäckdreirad dazu. Außerdem bot Naumann 1889 bereits eine Reihe von Niederrädern an (*Naumann's Sicherheits-Zweirad TEUTONIA*, *Naumann's Halb-Rennrad TEUTONIA*, *Naumann's*

doppelsitziges Zweirad TEUTONIA-TANDEM inklusive einer Variante „mit Einrichtung zum Auseinandernehmen behufs Auswechslung in Teutonia einsitzig“, *Naumann's Rennrad TEUTONIA*, sowie *Naumann's Sicherheits-Zweirad GERMANIA* mit Hinterradbremse – ein vollgefedertes Niederrad – und einer Variante mit Vorderradbremse – ein Swift). Bemerkenswert ist auch ein Kindersitz, der zur Anbringung an den Dreirädern *SAXONIA* und *BORUSSIA* das Sortiment bereicherte.

Ständig kamen neue Modelle hinzu, fielen veraltete Modelle weg oder wurden durch veränderte Produkte ersetzt. So wurde zum Beispiel ein Rennhochrad mit Pneumatikreifen angeboten. Von den vielen Modellbezeichnungen aus dem Reich der pseudogermanischen Göttinnen blieb nur die *Germania* übrig. (siehe Inseurat S. 7 und Klingeldeckel S. 11) *Germaniaräder* wurden bei Naumann rund 50

Jahre produziert, die letzten zehn Jahre allerdings nur als Sondermodelle. Verewigt ist die *Germania* auch auf Steuerkopfschildern. (siehe S.11) Erstaunlich ist bei all den Entwicklungen die große Anzahl an Patenten und Innovationen, die von S & N ausgingen, wie zum Beispiel der abnehmbare Lenker.

Die Gründung des Vereins Deutscher Fahrradfabrikanten (später VDFI) ging 1888 auf die Initiative Bruno Naumanns zurück. Er überzeugte in vielen Briefen und Gesprächen andere Fahrradhersteller wie Kleyer, Opel, Dürkopp, Trinks, Goldschmidt, Focke, Winkelhofer, Schmetzer, Frankenburger und andere von der Notwendigkeit der Schaffung einer solchen Interessenvertretung. Naumann blieb bis zu seinem Tod, im Jahre 1903, 1. Vorsitzender des Fachverbandes.

Als um die Jahrhundertwende viele Fahrradhersteller, die zuvor noch in Gold-



So sehen Sieger aus: Sportkappe mit aufgesetztem Stern, Schnauzbart und die Brust voller Medaillen; an der Hand ein Naumann-Halbrenner aus der Zeit um 1895. Das Markenschild wurde für die KS-Leser hinzugefügt.



Mit schickem Kostüm im Fotoatelier auf einem Naumann-Damenrad; in ihrer linken Hand hält die Radlerin ein paar Handschuhe. Auf der Bremsstange wurden ein zweites Markenschild und das Kennzeichen befestigt.

Ein Postboten-Trio auf speziellen Naumann-Rädern mit Radlaufglocken und Schmutzfängern am vorderen Schutzblech. Auf der großen Plakette befindet sich ein gekrönter Reichsadler, der in den Fängen ein Posthorn hält – das Emblem der Reichspost.



Richard Nedo als Steher mit seinem Schrittmacher Jean Rosellen



„Richard Nedo, der Dresdner Dauerfahrer, fährt nur das gute Naumann-Rad.“





gräberstimmung waren, ihre Produktion wieder aufgeben mussten, gelang es Naumann durch geschicktes Agieren, seinen Betrieb sogar noch zu erweitern. Zum großen Vorteil gereichte ihm dabei die Tatsache, dass er nicht nur auf ein Produkt wie das Fahrrad setzte, sondern verschiedene Eisen im Feuer hatte. So erwies sich die Herstellung von Nähmaschinen – Naumann gehörte in diesem Bereich zu den Marktführern – als ziemlich krisensicher. Ab 1899 wurden bei S & N sehr erfolgreich auch Schreibmaschinen hergestellt. Dies waren zunächst die bekannten *IDEAL*-Schreibmaschinen. 1910 kam dann noch, ebenfalls sehr erfolgreich, die erste deutsche Reiseschreibmaschine *ERIKA* hinzu.

Auch Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven und Automobile gehörten um die Jahrhundertwende zu den Standbeinen der Firma. Die Herstellung von mechanischen Musikautomaten gab Naumann 1900 nach nur drei Jahren wieder auf, da zu viele Hersteller sich darin versuchten und die sehr aufwändig hergestellten Apparate Naumanns aufgrund ihres hohen Preises wenig Absatz fanden.

Die Idee Bruno Naumanns, auch Automobile herzustellen, erfuhr durch seinen Tod keine Umsetzung mehr. Sein Sohn und sein Schwiegersohn nahmen diese Idee nicht auf. Wohl aber wurden zwischen 1903 und 1906 Motorräder mit Ein-, Zwei- und kurze Zeit wohl auch Vierzylindermotoren unter dem Namen *GERMANIA* produziert. Die Motoren waren Lizenzproduktionen des erfolgreichen böhmischen Herstellers Laurin & Klement. Erwähnenswert bleibt noch die Herstellung von Rechenmaschinen und rechnenden Schreibmaschinen.

Für den Fahrradsammler sind sicher auch die kettenlosen Fahrräder *GERMANIA K* (1904) und die *GERMANIA* Klappräder (1914) für Jäger und Soldaten von Interesse. Da Ende des 19. Jahrhunderts im nahen Böhmen der Name *GERMANIA* nicht so gut ankam, produzierte Naumann für den böhmischen Markt auch unter dem Namen *STADION*. Später wurde dieser Markenname für billige Modelle von S & N verwendet. In den 1890er Jahren versuchte Österreich, seine Märkte durch hohe Zölle vor den Importen aus dem Deutschen Reich und anderen Ländern zu schützen. S & N umgingen diese Zölle, indem die Firma in Nordböhmen ein eigenes Werk errichtete und somit für den „inländischen“ österreichischen Markt produzieren konnte.

Verschiedene Taschenspiegel als typisches Werbemittel der 1920er Jahre ►



Das Erschließen neuer Märkte spielte für Bruno Naumann eine große Rolle. Durch umsichtiges Handeln gelang es dem Unternehmer immer wieder, Großaufträge für Post und Militär im Deutschen Reich und in anderen Staaten auf verschiedenen Kontinenten zu bekommen. Mit außergewöhnlichen Motiven und Reklamesprüchen wurde immer wieder die Aufmerksamkeit des Kaufinteressenten erlangt wie zum Beispiel die Werbeanzeige mit dem Abbild Napoleons (siehe Abb. S. 7) Neben dem gekonnten Marketing spielte dabei vor allem ein Faktor eine wesentliche Rolle: die Solidität und Zuverlässigkeit von Naumann-Rädern – sie wurden in vielen Ländern sehr geschätzt. Fahrräder von S & N waren nie billig (von den Stadion-Rädern mal abgesehen), wohl aber solide gebaut und von großer Langlebigkeit.

Lieferant vieler Heere und Behörden zu sein, war wiederum ein gutes Aushängeschild, das Naumann sehr werbewirksam einsetzte. (siehe Abb. der Postboten S. 10) Vom Ende der 1920er bis Mitte der 1930er Jahre setzte die Firmenleitung wieder mehr auf Radsportern, bekanntester Fahrer aus dieser Phase war Richard Nedo. (siehe S. 10) Überhaupt spielte Werbung eine riesige Rolle. Deshalb sind uns Sammlern neben unzähligen Zeitungsinserten auch eine große Zahl an Werbeartikeln für Naumanns Produkte erhalten geblieben. (siehe S. 11 und 12)

Schon 1926 wurde bei Naumann das 1 000 000. Fahrrad gebaut. Bis zum Ende der Fahrradproduktion im Jahre 1938 – letzte Auslieferungen sind für 1939 dokumentiert – waren es schließlich mehr als 1,5 Millionen Fahrräder, die von der Firma Seidel und Naumann hergestellt wurden. Viele davon haben bis heute überlebt. Den Besitzern solcher Räder gilt damals wie heute der Werbespruch: „Sei schlau Mann - fahr' Naumann!“

Anmerkung

Der vorliegende Artikel ist ein Produkt aus meiner fast dreißigjährigen Beschäftigung mit Seidel & Naumann. Dazu habe ich die unterschiedlichsten Quellen genutzt. Für diese Kurzfassung verzichte ich auf konkrete Quellenangaben. Falls ein Leser zu einem Detail des Artikels eine Quellenangabe wünscht, kann er sich gern mit mir in Verbindung setzen.

Abbildungsnachweis

Das Porträt von Bruno Naumann wurde der Festschrift zum 50-jährigen Firmenjubiläum entnommen. Der Germania-Klingeldeckel (S. 11) stammt aus der Sammlung von Frank Papperitz. Alle weiteren abgebildeten Plakate, Werbeanzeigen, Briefköpfe, Postkarten und Objekte befinden sich in der Sammlung von Rainer Gilles.